

ПЕРСПЕКТИВНОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ПОСТАВОК БЕЛОРУССКИХ УДОБРЕНИЙ КАК ИНСТРУМЕНТ ПРЕОДОЛЕНИЯ САНКЦИЙ

А. Н. Ващенко¹⁾, М. Н. Григорьев²⁾

¹⁾ старший преподаватель, Балтийский государственный технический университет «ВОЕНМЕХ»
им. Д. Ф. Устинова, г. Санкт-Петербург, Россия, vashchenko_an@voenmeh.ru

²⁾ кандидат технических наук, профессор, Балтийский государственный технический университет
«ВОЕНМЕХ» им. Д. Ф. Устинова, г. Санкт-Петербург, Россия, grigorev_mn@voenmeh.ru

Беларусь, Иран и Россия подвергаются воздействию незаконных санкций. Их взаимное географическое положение, а также Единая глубоководная система Европейской части России (ЕГТС) создает предпосылки для перспективного взаимовыгодного международного экономического сотрудничества в области поставок белорусских удобрений на азиатские рынки. Для реализации идеи предлагается создать в городе Казвин, Иран «хаб» удобрений, грузооборот которого будет в значительной мере обслуживаться судами река-море.

Ключевые слова: санкции; калийные удобрения; Беларусь; Россия; Иран; сотрудничество.

PROMISING INTERNATIONAL ECONOMIC COOPERATION IN THE SUPPLY OF BELARUSIAN FERTILIZERS AS A TOOL TO OVERCOME SANCTIONS

A. N. Vashchenko¹⁾, M. N. Grigoriev²⁾

¹⁾ senior lecturer, Baltic State Technical University «VOENMEH» named after D. F. Ustinov, St. Petersburg,
Russia, vashchenko_an@voenmeh.ru

²⁾ PhD in technical, professor, Baltic State Technical University «VOENMEH» named after D. F. Ustinov,
St. Petersburg, Russia, grigorev_mn@voenmeh.ru

Belarus, Iran and Russia are being subjected to illegal sanctions. Their mutual geographical location, as well as the Unified Deep-Water System of the European Part of Russia (EGTS), creates prerequisites for promising mutually beneficial international economic cooperation in the field of supplies of Belarusian fertilizers to Asian markets. To implement the idea, it is proposed to create a fertilizer hub in the city of Qazvin, Iran, whose cargo turnover will be largely serviced by river-sea vessels.

Keywords: sanctions; potash fertilizers; Belarus; Russia; Iran; cooperation.

Экономика Республики Беларусь (РБ) в целом и ее экспортная деятельность в частности подвергается воздействию незаконных экономических санкций со стороны Запада на протяжении ряда последних лет. В значительной мере этот процесс коснулся вывоза на международные рынки калийных удобрений, которые по весу и объему представляют значительную часть белорусского экспорта. Традиционный и экономически целесообразный путь через литовский порт Клайпеда оказался недоступным из-за вероломной позиции властей Литовской Республики. Известно [1], что в потреблении белорусских калийных удобрений доминирующую позицию занимает такая страна Латинской Америки как Бразилия, это порядка 17 % от объема производства, за ней следуют рынки таких азиатских стран как КНР, Индии и Индонезии [1, с. 148]. Особое внимание сегодня в РБ уделяют стратегии продвижения ее продукции на рынок КНР, среди мер, направленных на прирост объемов поставки удобрений в КНР справедливо называют их фасовку в мягкую тару типа «big bag», представляющую собой

полипропиленовые мешки с петлями [2, с. 70]. В целом расширение сбыта белорусской продукции, включая калийные удобрения, на рынках КНР в значительной мере лежит в сфере логистики. Уже много лет для РБ представляют интерес рынки сбыта государств Персидского залива, в частности, потребности Омана в белорусских калийных удобрениях.

Успех в экспорте белорусской продукции, имеющей большой вес и малую удельную стоимость, на перспективных рынках азиатских стран, таких как КНР, Индия, Индонезия, государств Персидского залива полностью связан с организацией их эффективной и надежной транспортировки. Сегодня в решении этой проблемы важную роль может сыграть международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг» [3, с. 374].

Инновационный подход к его использованию для транспортировки белорусских калийных удобрений представлен в [4, с. 95]. Его суть состоит в том, что за период летней навигации суда класса «река-море», принявшие груз удобрений с использованием логистических возможностей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, перевозят его по Волге и Каспию в Исламскую Республику Иран (ИРИ). Там создается оптовое хранилище калийных удобрений, которые поставляются на мировые рынки преимущественно судами «река-море», которые во время отсутствия навигации на Волге, перегоняются в Персидский залив. Из портов ИРИ эти суда могут доставлять удобрения в мелкие зарубежные порты с небольшой глубиной у пирсов, что снизит общую стоимость удобрений для потребителя.

Данная работа посвящена конкретизации изложенного выше инновационного подхода к транспортировке белорусских калийных удобрений в Азиатско-Тихоокеанский регион.

На побережье Каспийского моря у ИРИ есть 5 портов, заслуживающих рассмотрения применительно к рассматриваемому проекту.

Порт Амирабад – крупнейший на севере ИРИ рядом с Туркменией, там 15 причалов общей длиной 2,6 км, с гарантированной глубиной 6 м, годовой грузооборот 7,5 млн т, сегодня единственный порт соединенный с железнодорожной сетью ИРИ, быстро развивается, через него импортируются кокс, каменный уголь, пиломатериалы и зерно.

Астара – первый частный порт ИРИ, находится на северо-западе ИРИ рядом с Азербайджаном. Обслуживает часть грузопотока южных районов этой страны. Имеет 5 причалов. Годовой грузооборот – 5 млн т, из них 2 млн т составляют наливные грузы.

Нека – крупнейший нефтеналивной порт на севере ИРИ построен в 1995 г. Имеет 13 причалов, общим фронтом 5 км. Специализирован на SWAP-операциях с нефтепродуктами и сырой нефтью, поступающими из Туркмении, Казахстана и даже Азербайджана, является начальной точкой трубопровода Нека – Джаск. Сырую нефть с его помощью направляют в распоряжение крупнейших иранских НПЗ Тебризе и Тегеране. Эквивалентное полученному в Нека количеству, отгружается клиентам с терминала Харг в Персидском заливе. Это позволяет сократить расходы на транзит по территории ИРИ.

Ноушехр – находится в эксплуатации с 1939 г., был построен иностранными фирмами. Предназначен для обработки генеральных, контейнерных, навалочных и наливных грузов, имеются 8 причалов с общей длиной фронта более 1,3 км. Годовой грузооборот – 5 млн т, из них половина - нефть и нефтепродукты. В Каспийском море рядом с Ноушехром обнаружено газовое месторождение, поэтому в ближайшее время порт будет загружен его обустройством, в частности там предполагается строительство крупного СПГ-терминала.

Энзели – крупнейший порт ИРИ на Каспии и третий по величине в стране, располагает 2 рейдами: внешним – с глубиной до 25 м и внутренним – с глубиной до 5,5 м. Располагает 19 причалами с общей длиной фронта более 2 км. Грузовой район Энзелийского порта «Каспийан» сегодня стремительно развивается. К настоящему времени суммарный грузооборот Энзели превышает 10 млн т. Среди переваливаемых грузов есть химическая продукция, однако, основные грузы – нефть и нефтепродукты, а также металлопрокат и пиломатериалы. На конец 2023 г. нет сведений о том, что Энзели имеет выход на железные дороги (ЖД) Ирана. Однако, работы в этом направлении ведутся. В порту наблюдается активность Казахстана, который там

в 2020 г. открыл регулярную фидерную линию для транзита контейнеров. РФ первый раз отправила транзитный контейнерный груз в Индию через Энзели только в 2022 г. Об активности в Энзели КНР, и говорить не приходится.

Возможность перевалки грузов с борта судна непосредственно в вагон является важным преимуществом при выборе порта для рассматриваемого проекта. Однако следует иметь в виду, что доля ЖД транспорта в общем грузообороте страны не превышает 10 %, инфраструктура ЖД находится в собственности государства, подвижный состав частный. Число грузовых вагонов разной степени изношенности не превышает 22 тысяч шт. Среди них встречаются вагоны грузоподъемностью 22,5 т. Локомотивы – в основном тепловозы General Motors, изготовленные в начале 70-х годов XX в. На линию выходит порядка 600 единиц. Путь не предназначен для движения тяжеловесных составов.

Положение спасает тот факт, что стоимость горюче-смазочных материалов в ИРИ очень низка по сравнению со среднемировым уровнем, также в этой стране не высока заработная плата водителей. Поэтому транспортировка навалочных грузов автомобилями окажется вполне приемлемым вариантом. Вместе с тем, в развитие железнодорожного транспорта ИРИ вкладываются большие деньги, в частности КНР, поэтому проект должен уже на первом этапе учитывать данное обстоятельство.

Авторы склоняются к мысли принимать поток удобрений в порту Энзели, при этом часть, отгружая по назначению, а часть, складывая в городе Казвин. Это место удачно подходит для строительства там «калийного хаба». В Казвине есть развитая транспортная инфраструктура, низкая влажность и температура снижает расходы на длительное хранение удобрений. Таким образом, там во время навигации по Волге можно создать запас калийных удобрений и расходовать его в зависимости от состояния рынка в зоне Азии. Поскольку ИРИ и сопредельные с ней страны также является потребителем калийных удобрений, то с этими запасами возможны интересные SWAP-операции.

Воздействию незаконных экономических санкций на Беларусь, Иран и Россию создает предпосылки для расширения экономического и политического сближения. Реальным воплощением этого процесса может стать осуществление проекта транспортировки белорусских калийных удобрений на азиатские рынки. Проект основан на удачном взаимном географическом положении стран и наличии ЕГТС Европейской части РФ. Он предполагает сооружение в городе Казвин, Иран «хаба» калийных удобрений, грузооборот которого будет в значительной мере обслуживаться судами река-море. Эти суда в период активной навигации на Европейской части РФ будут «хаб» преимущественно наполнять, а вне его – доставлять удобрения из него потребителям. Трассы движения судов с грузом будут пролегать вне «санкционно опасных» районов, например, Датские проливы, Турецкие проливы.

Библиографические ссылки

1. Ромашко И. М., Пугачев В. П. Вариант стратегии наращивания экспорта калийных удобрений ОАО «Беларуськалий» // В сборнике : Наука – образованию, производству, экономике. Сборник материалов 19-й Международной НТК. Минск, 2022. С. 147–149.

2. Ян В., Коган А. А. Проблемы и перспективы внешнеторгового сотрудничества Китая и Беларуси в современных условиях // В сборнике : Тенденции экономического развития в XXI веке. материалы V Международной научно-практической конференции. В. 2 ч. Минск, 2023. С. 68–72.

3. Дорошкова М. А., Юдина В. О. Перспективы развития и транспортно-логистический потенциал Республики Беларусь // В сборнике : Международная научно-техническая конференция молодых ученых БГТУ им. В. Г. Шухова, Белгород, 2023. С. 374–378.

4. Григорьев М. Н., Уваров С. А. Инновационный подход к использованию логистических возможностей Санкт-Петербурга и Ленинградской области для преодоления незаконных санкций в отношении Республики Беларусь // В сборнике : Логистика - Евразийский мост. Материалы XVIII Международной научно-практической конференции. Красноярск, 2023. С. 94–97.